

[illegible]

La schiavitù moderna.

Nei pochi ritagli di tempo che la laboriosa opera quotidiana mi lascia disponibili, vado rileggendo le opere di Tolstoj, per un lavoro, cui attendo, nel pensiero russo quale è oggi, nelle varie sue manifestazioni. Ho così riletto la «Schiavitù moderna», che è come la «Schiavitù antica», del pensiero sociale e politico del vecchio slavo.

Strano libro! L'anima tutta compresa d'un senso amore per l'umanità, discesa allo spettacolo dei dolori e delle miserie di lei, si fa ad indagare le ragioni che la non si sono mai rimossi, murei il sussidio di una vasta cultura sociale, squisitamente erudita, per la quale ogni atteggiamento ed ogni giudizio del più moderno non hanno misteri. Ma, giunta alla fine della schiavitù, essa è costretta a confessare che la schiavitù moderna non è altro che una vita primitiva, rinzianando alla più gran parte di ciò che la civiltà ha prodotto, a furti di tanti stenti e di tanti sacrifici.

Così questo libro — che ai lettori superficiali potrebbe sembrare la violenta dimostrazione che un ribelle faccia della necessità di tutto abbattere, sia pure per la futura felicità umana, o lo uncinco poliziotto di un eguale rossi dell'utopia: — questo libro finisce con l'essere, in sostanza, una struggente e coraggiosa prova di questa tesi: che più bene l'uomo con la sua opera rendere meno stridenti le disuguaglianze tra le classi sociali — o, dove, dimo del, anche suo malgrado, reudende meno stridenti, perché ogni nuova scoperta che assegni agli uomini o tendi più dolci al suo dominio le forze brutte della natura, e un nuovo invincibile propulsore di un'ascesa delle classi inferiori — più, dunque, l'uomo rendere meno gravi tali disuguaglianze; ma non può farle scomparire, se non condannandosi al ritorno ad una fase storica, ormai tramontata, giacché la disuguaglianza, il dominio, sia pure attenuato, dell'uomo sull'uomo, sono condizioni imprescindibili per la conservazione della civiltà moderna, e niente più che un sogno, o quello di una eguaglianza di tutti nel godimento dei beni che ora modesta civiltà offre solamente a pochi.

Quali sono le cause di questa schiavitù moderna — come il Tolstoj la chiama — alla quale è ancora oggi condannata la maggior parte dell'umanità?

«Sono le leggi — egli risponde — che, a difesa del proprio interesse, la piccola minoranza si è arrogata il diritto di imporre alla gran maggioranza di tutti gli altri. Una legge umana ha perculato che la terra possa essere oggetto di proprietà individuale; un'altra, che ogni uomo debba pagare le imposte alle quali a codesto minoranza piacere di costringere: una terza ha stabilito un assoluto diritto di proprietà su tutti gli oggetti di cui l'uomo si è possessore, qualunque sia stato il mezzo di cui si servi per acquistarli. Per lunga abitudine, noi crediamo che queste leggi siano giuste, come in altri tempi pensavamo che la schiavitù e l'aver giurato il seraggio: tanto più che esse scienziato giurista — l'economia politica e il diritto — sono stati conquistati verso le classi governanti, da elaborare della terra giuridicamente — tenuto di menzogna — di tutta questa somma di ingiustizie e di dolori.

Oh uomini che aspirano a migliorare le condizioni dei lavoratori, incommensurabilmente rivolgono i loro sforzi contro queste tre leggi fissate per rendere meno rigida l'applicazione: ma non vedete che all'abolizione della schiavitù moderna non si può giungere, se non quando si indirizzate all'abolizione pura e semplice di esse, di tutte e tre insieme.

Importa soltanto, per esempio, lo sgravio delle imposte dalle classi povere per vararle tutte alle ricche, implica la interpretazione del principio di proprietà individuale; anche il lavoratore sarebbe liberato dalla tirannide del fisco, ma sarebbe ancora lasciato alla mercé delle classi proprietarie della terra e del capitale.

Proporre la sola abolizione della proprietà terrena e arare allo Stato la rendita della terra, sarebbe mantenere tuttavia il lavoratore in stato di soggezione verso il capitale, al quale dovrebbe necessariamente ricorrere in prestito nella annata cattiva per pagare questa nuova forma d'imposta, che sarebbe la rendita percepita dallo Stato.

Addiventare, come vorrebbero i più radicali e i più audaci, alla proprietà collettiva della terra e di tutti i mezzi di produzione, neppure sarebbe rimedio, perché occorrerebbe poi che lo Stato facesse tutta una serie di leggi per obbligare gli uomini al lavoro per lo meno al lavoro più repugnanti e più pericolosi — per ripartire le funzioni sociali, per costringere i compagni di a quella estrema divisione che il lavoro ha raggiunto nell'industria moderna; e tutto ciò sarebbe una schiavitù ancora più grave di quella attuale e si avvicinerrebbe assai di più alla schiavitù antica.

Le promesse di costoro, i socialisti, alle quali — dice Tolstoj — le masse anelanti al meglio, credono ora, come per il passato credevano al paradiso dei teologi, collette promesse non sono che fallaci. La somma dei prodotti di cui la società attuale, nel suo complesso, può disporre, è l'effetto dell'ordinamento economico odierno, della divisione del lavoro aperta fino all'ultimo limite di abbondanza: divisione possibile ora perché l'operaio vi è costretto dall'urgenza dei suoi bisogni, ma alla quale in nessun modo potrebbe essere costretto dallo Stato collettivista.

E quindi fallace menzogna o vana illusione mettere davanti agli occhi della massa, che nel nuovo ordinamento sociale sarebbero a disposizione di tutti, quegli stessi godimenti che ora sono riservati alla classe ricca soltanto. Un tale effetto della emancipazione dei lavoratori — nel senso come ciò è inteso dai collettivisti — sarebbe la sparizione o la diminuzione straordinaria di tanti prodotti, i quali oggi non si ottengono in abbondanza, se non per effetto della continua violenza che il capitalismo moderno esercita sulla classe operaia.

Il rimedio per fare sparire la schiavitù odierna non può essere che non solo abolire ogni legge, anzi, rimuovere la possibilità stessa di una legislazione, perché qualsiasi legislazione non potrebbe essere se non ciò che è stato sempre fino ad ora: la difesa con la violenza — violenza organizzata, coercitiva — dell'interesse dei pochi, i governanti, in antagonismo all'interesse dei molti, i governati.

La schiavitù odierna, dunque conclude il Tolstoj, non sparirà se non quando i Governatori saranno spinti, in quanto costretti essi rappresentino delle minoranze avverse a disposizione dei mezzi di coercizione, che le maggioranze stesse dei governanti forniscono loro.

Spinti: ma non con la violenza: perché il voler distruggere la violenza con la violenza, non farebbe che sostituire una schiavitù all'altra.

Ma spinti come effetto di verità che si propagano nelle masse per smascherare le menzogne di cui le classi governanti si servono per renderle docili ai loro voleri: come effetto di contegno dei singoli individui, i quali rendono inutili le coercizioni della legge, col ridurre in più modesti confini i propri desideri e i propri appetiti, col non profittare della terra e di tutti i prodotti del proprio lavoro se non nella misura in cui terra e prodotti bastino strettamente ai propri bisogni e non facciano difetto agli altri uomini.

Che importa se con questo l'uomo debba ridursi ad una vita più semplice e primitiva? Meglio che scompaiano tutti le finzioni della cultura moderna, esclama il Tolstoj, se per conservarle è necessario che la gran massa degli uomini debba continuare a rimanere nella schiavitù che ora patisce.

Nel libro di continuare a persistere nell'ignoranza o di annullare la cultura moderna, la divisa dell'uomo veramente civile, dell'uomo veramente colto, è: *fat cultura, perat justitia*; ma *l'uomo fat justitia, perat cultura*.

Così il Tolstoj procede ad un'analisi di illusione in illusione, rovesciando ad un tempo le teorie più conservatrici ed anche le più avanzate, come un torrente che tutto travolge nel suo cammino sino che arrivi alla foce.

Ma giunto alle estreme conseguenze delle sue argomentazioni, e riguardando indietro il cammino fatto dalla l'umanità reale, non da quella metafisica, si sofferma a pensare, ed un dubbio l'assale: «Forse è un'illusione, forse della storia dell'umanità si dovrà trarre altra conclusione: forse la forza è un fattore necessario del progresso: forse lo Stato, con tutta la sua violenza, è una forma necessaria della vita: forse i mali dell'umanità saranno maggiori il giorno in cui scompariranno i governi, proprietà e coercizione al bene ed alle persone».

Proprio così, proprio così, o gentile anima, soffriva, insanguinata dalla perfidia idealista, che si dibatte tra le generose aspirazioni dell'anima e la realtà vera delle cose!

La crociera della «Varese».

Al comando del Duca degli Abruzzi, la *Varese* spazza da Nuova York il 1° dell'aprile e si dirige verso la Madiera nell'Atlantico, dove giungerà il giorno 8 successivo, dopo aver offerto un grave ferimento nella traversata del Mediterraneo.

Lasciata Madiera e toccata Bermuda, il 1° maggio le navi ne partiva per Hampton Road negli Stati Uniti, dove era stata preceduta dalla *Eleonora*.

Il giorno 4 la *Varese* e l'*Eleonora* giungevano a Norfolk in Virginia, salutate dalle navi da guerra degli Stati Uniti, dell'Inghilterra, dell'Austria, dell'Argentina, del Cile e del Giappone, riuniti in quel porto per assistere alla grande rivista che il presidente Roosevelt doveva passare alla Squadra americana.

Il Duca degli Abruzzi, durante la stagione della *Varese* a Norfolk, visitava Richmond, capitale della Virginia, ed i principali campi di battaglia della guerra di secessione 1861-1865.

Il giorno 13 gli equipaggi della *Varese* e dell'*Eleonora* parteciparono alla recata internazionale, ed ottennero una splendida vittoria nella gara del *cultures*.

Il giorno 15 la *Varese* salpava per Filadelfia e l'*Eleonora* direttamente per New York, dove anche la *Varese* giunse il giorno 18.

Il Duca degli Abruzzi visitava l'Accademia Navale di Annapolis nel Maryland, e dopo aver assistito ad un pranzo d'onore offertogli dall'ammiraglio Smith, recavasi a Washington, ricevuto dal lieto accoglimento dal Governo degli Stati Uniti.

Ritorno imbarco sulla *Varese* che attendeva nelle acque di Filadelfia, il giorno 24. Il Duca vi muoveva a New-York, donde partiva per una crociera lungo le coste, visitando successivamente Jacksonville nella Virginia, Boston nel Massachusetts e Quebec nel Canada, ricevendo dovunque con festeggiamenti dai nostri connazionali e con dimostrazioni di simpatia dalle autorità e dai cittadini americani.

Il giorno 14 luglio la nave lasciava gli Stati Uniti d'America e si dirigeva alla Azore, giungendo il 27 a Ponta Delgada, capoluogo dell'isola di S. Michele.

No spartiva il 27 per l'Adice, e dopo breve sosta alle Canarie, il 3 agosto ripassava lo stretto di Gibilterra e raggiungeva felicemente la Spezia il giorno 7, dopo 125 giorni di navigazione, durante i quali erano state percorse 12500 miglia marittime.

Doloroso episodio del fortunato viaggio è stato lo scoppio di un tubo della caldaia, per una faglia di ruggine, avvenuto nei pressi di Madiera, al quale come la vita al fuochista Milani, dopo tre giorni di orribili sofferenze.

La salma del disgraziato marinaio è stata sepolta con gli onori militari alla Isola di Bermuda, ed una croce di ottone, innalzata dalla pietà dell'equipaggio, ne indica la modesta tomba.

Al dolore della marina italiana si associarono gli inglesi, che hanno il dominio di quel gruppo di isole e ne hanno fatto una importante stazione marittima.

Nel corso della breve campagna la *Varese* registrò cinque disordini: un die dei marinai disertati raggiunsero nuovamente la nave, prima che essa lasciasse le acque americane.

Gli altri tre rimasero negli Stati Uniti, dove li aveva da anni prescelti la loro famiglia.

Lo Stato Maggiore della *Varese* era così composto:

Comandante: Duca degli Abruzzi, capitano di vascello.
Stimanti: capitano di fragata - Negro-Cambrano, Capitano, Campioni, Piazza, De Faurante, Carucole e De Bellegard, tenenti di vascello - Buraggi, Puppo, Roggeri, Fagni, Pansani, sottotenenti di vascello.

Personale di macchina: Gambardella maggiore, Asprea capitano; Naldini, Garbo e Pianettoni tenenti; Gogus sottotenente.

Personale sanitario: Belletti capitano e Balduino tenente.

Comunicazioni: Zanini capitano.

La *Varese*, nave di battaglia di 2° classe, a due ridotti cinque corazzate, con mura centrale, costruzione e ponte corazzati, è stata costruita nel cantiere dei Fratelli Orlando a Livorno e fu varata nel 1901.

Lunga metri 104,86 per m. 18,20 di larghezza, pancia dal 8,90 al 7,50 metri, con dislocamento in carico massimo di 2200 tonnellate.

Armamento: 1 cannone da 204 mill.; 2 da 203; 14 da 152; 19 da 76; 11 da 75 e 6 da 47, oltre 2 mitragliatrici e 4 lanciasiluri.

Forza indicata 18500 cavalli.

Equipaggio: 504 uomini, dei quali 28 ufficiali.

Nel socialismo tedesco.

All'apertura del Congresso di Stoccarda.

Decisamente il 1907 è un cattivo anno per il partito socialista tedesco, abituato all'ammirazione nei congressi internazionali del socialismo per la sua disciplina, la sua compattezza e le sue vittorie nella lotta contro la borghesia.

Quest'anno invece è cominciato col partito con la gravissima sconfitta nelle elezioni generali, la quale ridusse da 91 a 49 il numero dei deputati, e gli tolse così la fama di invincibile che si era fatta dal 1890 in poi.

Adesso, alla vigilia del primo congresso internazionale socialista, che abbia luogo in Germania — per molti anni i congressi non vi erano tollerati dal governo — nasce una grave discussione tra la direzione del partito e i socialisti del Württemberg, nella cui capitale si terrà il Congresso internazionale.

Bisogna sapere che da molti anni i congressi nazionali socialisti in Germania hanno sempre, con ordini del giorno, proibito ai compagni deputati di votare in favore del bilancio del rispettivo Stato. Come è noto, tanto in Germania quanto in ciascuna degli Stati tedeschi, non votano soltanto i singoli individui, ma vi è anche una votazione finale, su tutto il bilancio dello Stato, la quale ha carattere politico ed esprime fiducia nel Governo.

Orbene, i 12 deputati socialisti che sono nella Dieta del Regno del Württemberg, a Stoccarda, hanno approvato il bilancio dello Stato nella votazione finale. Essi dichiarano che il governo del Württemberg ha concesso l'anno passato il suffragio universale istantaneamente in compagnia dei democratici e dei socialisti, contro l'opposizione dei clericali e dei conservatori; che durante la lotta elettorale ha mantenuto la più sincera ed imparziale neutralità; che anche adesso, con la Camera nuova, segue un indirizzo democratico e fa proposte di leggi, che i socialisti devono approvare ed anzi desiderare. E perciò il gruppo

parlamentare socialista pensa che sarebbe una propria e vera parzialità negare il bilancio a tale governo per un preconcetto dottrinario di partito. La direzione del partito non è però di questo avviso. Non rannega che questa opposizione sistematica a priori è stata abbandonata dai compagni in quasi tutti i paesi: che i socialisti francesi, sotto Waldeck-Rousseau e Combes, votarono i bilanci, come gli italiani li votavano sotto Zanardelli e che, infine, i socialisti austriaci inviarono perfino una deputazione alla Dieta per assistere al discorso della Corona.

I tedeschi, in omaggio alla persona dello stesso Carlo Marx — o per l'istituzione del suo apostolo Kautsky — vogliono che non si dia al loro voto politico in favore della borghesia della quale i governi sono una emanazione e strumento.

E così ai socialisti convenuti in Germania da tutte le parti del mondo per discutere dell'avvenire del partito, si offrì lo spettacolo di una intollerante Inquisizione a carico dei 12 deputati del Wurtemberg per il voto favorevole che non hanno saputo negare ad un governo, del quale non v'è motivo per cui essi non abbiano ad essere contenti.

Ma, non ostante i risultati delle elezioni dell'ultimo gennaio, i socialisti tedeschi non hanno nulla dimenticato a nulla appello.

Il congresso socialista di Stoccarda darà da oggi — prima seduta — fin al 21 settembre e discuterà le seguenti questioni:

1. Il militante e i conflitti internazionali;
2. I rapporti fra i partiti politici socialisti e i sindacati professionali;
3. La questione coloniale;
4. L'emigrazione e l'immigrazione operaia;
5. Il diritto di voto femminile.

La Conferenza è chiamata a discutere anche una proposta che tende a impegnare l'azione dei socialisti nei diversi parlamenti, per uno sviluppo concorde della legislazione sociale.

Gli italiani si propongono di combattere i progetti di legge che tendessero a colpire le immigrazioni operaie, a scopo di protezione.

I delegati italiani sono gli on. Costa, Ferri Enrico e Rondani, il sign. Mongini e l'ingegner e la dottoressa Balzano, la quale ultima rappresenta specialmente gli italiani in Svizzera; e il nostro Angiolo Cabrini, Quaglino, Premoli e Ronchetti per la Confederazione del lavoro.

I porti del Mediterraneo.

GENOVA E MARSIGLIA.

(6) Parigi, 16. — Il signor E. Condon, viceconsole di Francia a Genova, invia al suo governo un esteso rapporto sul commercio di Genova nel 1900, desunto dalle statistiche mensili della Camera di Commercio genovese.

Il rapporto si occupa di tutte le questioni che interessano il porto di Genova. Riguardo l'ingombramento ferroviario, il sign. Condon dice che sarebbe l'ideale farne ricattare tutta la responsabilità alla nuova organizzazione messa in vigore dopo che lo Stato ha assunto l'esercizio delle ferrovie. Una delle cause, e probabilmente la principale, va ricercata nel grande sviluppo verificatosi l'anno scorso nel traffico, sicché il 1910 è fin d'ora già sorpassato. Il rapporto espone quindi i vari mezzi adottati per rimediare all'ingombramento ferroviario e accenna pure al progetto di distensione Genova-Milano. Infine fa il conto del traffico per movimento del porto di Genova e quello di Marsiglia.

Quest'ultima è sempre in vantaggio di circa sessantomila tonnellate di merci nel movimento complessivo: Genova è superiore nelle importazioni, ma Marsiglia la sorpassa di gran lunga nelle esportazioni. Il rapporto poi prosegue testualmente: «La parte d'attività dei due porti sono sostanzialmente distinte, ed è da augurarsi che, distendendo queste ormai antiche, Genova e Marsiglia uniscano i loro sforzi per difendere i traffici che spartano loro di più diritto, contro la concorrenza sempre più formidabile dei grandi porti del Nord».

Questo accordo, che sarebbe fecondo di buoni risultati non apparire irrealizzabile. Marsiglia può trovare nelle sue linee transoceaniche delle sorgenti inesauribili di ricchezza. Lo sfruttamento del nostro vasto dominio coloniale le assicura, inoltre, un importante traffico, che essa ha ben d'una via per toglierla.

In questo a Genova, la natura stessa sembra averle assegnato il suo compito, che è quello di approvvigionare di materia prima il vasto hinterland formato dall'Italia e da una parte della Svizzera. Forse in un certo senso d'uso del carbone bianco, di cui l'Italia è così ricca, specialmente nella regione del Gran Alpi, farebbe diminuire sensibilmente la domanda di carbone. Ma questa è un'eventualità ancora lontana, e anche l'attuale progresso dell'industria avanzata permette di colmare la lacuna: l'aumento delle esportazioni compensa la diminuzione delle importazioni.

Non bisogna dimenticare, d'altronde, che Genova avrà sempre clienti fedeli nelle grandi colonie italiane, che sono costituite negli Stati Uniti e in tutta l'America del Sud. Infine, in tutto il Levante le esportazioni dal Regno giungono sicure. Il nostro ha una grande via d'opera e il buon mercato relativo dei suoi prodotti, hanno permesso all'Italia di fare una vittoria concorrente sui mercati del Levante con altri paesi la cui industria è tuttavia più progredita. Ora questo commercio di esportazione, che non sembra avere ancora raggiunto il suo pieno sviluppo, è destinato ad alimentare principalmente il porto di Genova.

Per queste ragioni mi sembra che non debba più parlarsi di rivalità fra Genova e Marsiglia, i cui progressi si augurano non possono che essere utili alla causa della civiltà».

Alessandria d'Egitto

(8) Londra, 17. — Il vice-consolo britannico Grigv manda da Alessandria d'Egitto un rapporto sullo sviluppo navale della città.

Le navi entrate nel porto di Alessandria nel 1901 ebbero un tonnellaggio complessivo di tonnellate 3.005.629, con un aumento di 104.548 tonnellate in confronto dell'anno precedente.

Tuttavia tale quota di aumento non è uguale a quella media degli anni precedenti, che ammonta a 248.192 tonnellate.

Diminuiscono infatti, in misura quasi proporzionale, il tonnellaggio inglese, francese ed italiano, mentre aumentano quelli greco, tedesco, olandese, belga, danese ed oltremare in differenti gradi. Il primo posto per tonnellaggio, nel movimento del porto di Alessandria, è tenuto dalla marina inglese con 1.373.067 tonnellate, il secondo dalla marina ottomana con 344.283 tonnellate, il terzo posto, occupato l'anno scorso dall'Italia, è stato preso dall'Austria con 323.549 tonnellate, mentre l'Italia è discesa al quarto con 323.549 tonnellate e la Francia al quinto con 210.500 tonnellate.

Come volume di commercio, Alessandria tiene, nel Mediterraneo, quasi lo stesso posto di Napoli e di Algeri, essendo a grande distanza dopo Marsiglia e Genova.

L'attività del porto è la continua aumento, mentre la città continua a svilupparsi rapidissimamente.

La popolazione della città ammonta ora a 406 mila abitanti.

Nel 1906 furono compiute 965 case e fu incominciata la costruzione di altri 3738 edifici di abitazione. Si nota un grande aumento nel prezzo del materiale edile, specie perché le case di pietra in prossimità della città cominciano ad esaurirsi. Si cerca di supplire col fabbricazione di speciali sostituti di aversaria.

IL PIREO.

(9) Londra, 17. — Il Console britannico al Pireo manda la sua relazione al governo sulla attività della marina mercantile greca negli ultimi tre anni. Infatti, dopo il 31 dicembre 1903, furono aggiunti alla marina greca 87 piroscafi per una portata di 87.900 tonne, di registro e 24 velieri con 1.280 tonne di portata.

Di queste nuove navi, non meno di cinquanta furono registrate nel dipartimento del Pireo: 23 piroscafi sulla cifra totale furono compresi nella categoria.

Il tonnellaggio complessivo della marina greca a 276.147 tonne in navi a vapore e 154.912 tonne in navi a vela.

I piroscafi sono 282 mentre i velieri ammontano a 1092.

Islamismo e giudaismo nel Marocco.

Fra i telegrammi di streghe orribili e di distorsioni di fatti che in questi giorni sono pervenuti dal Marocco, uno ve n'è stato, sfuggito forse agli occhi dei lettori, nel quale, non senza sorpresa, si narra che il suo massacro compiuto nel quartiere israelita con relativi rapimenti di fanciulle ebrehe e incendii del quartiere.

Abbiamo detto con sorpresa, perché generalmente, per quanto le condizioni degli israeliti anche al Marocco siano tristi al pari di quelle di tutti le tribù ebraiche abitanti nei paesi islamici, essi tuttavia, colà, sono stati lasciati in disparte in tutti i movimenti anti-europei.

Nel Marocco la maggior parte della popolazione è d'origine berbera, di quegli stessi berberi che s'incontrano nell'Algeria, in Tunisia, in Libia, ecc., che formano una razza non ben definita, ma che, storicamente, in origine era indipendente e poi è stata assorbita ed assimilata dagli arabi.

Una parte di questi berberi, specie nelle montagne, ha conservato la propria lingua, originaria, ma, in genere, la divisione fra berberi e arabi, anche secondo il Dosty che si è occupato in particolare modo della questione è vana; perché non si basa sopra alcun fatto preciso nello stato attuale della scienza, anche dal lato etnografico.

Lo stesso fanatismo religioso regna fra le due razze, sebbene l'arabo ricordato riferisca che fra gli abili del Riff vi sia qualche tribù, quasi di liberi pensatori, nel senso cioè che pur essendone musulmani ne rifiutano l'alleggerimento dei precetti del Corano, e perseguitano la loro religione da uso del vino.

Oltre agli arabi, i quali, per la loro origine, costituiscono nel Marocco la razza nobile — tale quale come nell'Arabia, con la differenza che al Marocco sono i conquistati — si annoverano, costituendo una terza razza, la quale non può avere pretese di nobiltà, ma che ha finito, sotto molti aspetti, col prendere il sopravvento sulle altre: sono i mori, la cui origine è molto complessa, poiché discendono da conquistatori berberi ed arabi e sono il prodotto delle unioni fra arabi, berberi, ebrei convertiti e cristiani rinnegati.

In ultimo al Marocco vi sono gli israeliti: i due originari. Quelli del Riff e del Sous discenderebbero dalle tribù anteriori alla distruzione del tempio di Gerusalemme, di pari a quelle che vivono presso Mogador e sul grande Atlante. Questi israeliti parlano esclusivamente l'arabo, e trattano come stranieri i correligionari che si stabiliscono dopo su quella parte della costa africana, venendo specialmente dalla Spagna, donde furono cacciati nel 1492 in massa. Hanno del resto la stessa origine di quelli di tutto l'Oriente europeo e parlano, con questi ultimi, la lingua spagnola.

Ma tutti gli uni che gli altri conducono un'esistenza a parte, in via generale nel quale tutte le altre razze sono attrattate dalla religione musulmana.

In certi periodi della storia del Marocco, quando il fanatismo musulmano era più vivo, venivano considerati come servi a dovevano portare abiti speciali e la calatura nera, invece delle bianche giacche marocchine. Non potevano andare a piedi nell'interno della città e dovevano togliersi le scarpe, non entrando — perché la soglia era loro vietata — ma anche pensando soltanto innanzi alle moschee.

Adesso oggi gli israeliti portano un costume nero speciale, che naturalmente i ricchi delle case non indossano.

Di questa razza non si è riusciti ad avere una statistica esatta: la maggior parte degli scrittori ammette che ve ne sarebbero 14.000 a Marocco, 10 mila a Mogador e Tangier, 8 mila a Fez, 6000 a Tetuan, 6 mila a Meknes e 5000 a Casablanca. Aggiungendo quelli di Larache, Rabat, Marrakech, Saffi e qualche altro centro, sarebbero complessivamente 100 mila; e forse altrettanti sono quelli del Grande Atlante.

Al pari dei berberi che hanno perduto anzitutto le pure teorie dell'Islam, impregnandosi delle loro superstizioni, il giudaismo ne ha accolta la parcella.

Il giudaismo e l'islamismo in alcune regioni del Marocco si possono dire la mano per lo spirito d'intemperanza.

I Sefardi, anche che spesso hanno la loro sede nei locali delle sinagoghe, sono calati nell'esempio dello scudo islamico, e gli secolari li imitano persino, nell'ammassare i falmetti, il fumo, la voce, il gusto dei loro collari maccheronici.

Il culto dei Santi è penetrato anche nel giudaismo marocchino: infatti in alcuni centri israelitici vi sono tombe di rabbini considerate miracolose.

A Laridat, nel Sous, vi è una famiglia israelitica, considerata al pari di quella che discende dai marabutti, come una famiglia di santi.

Il capo della famiglia è un benedetto che intasca il denaro per la sua benedizione come fanno gli sceriffi.

Concludendo, queste rappresaglie di razze avvenendo in Marocco pare per loro natura, sono indizi certamente di qualche gravità, maggiore di quella che appare a prima vista dalla scorsa lettera. Ma un telegramma. Possano essere indizi di vasti movimenti religiosi all'interno.

Palazzo di Giustizia

FALLIMENTI DI ROMA.

Zamboni Cherabino, trattoria bolognese, piazza S. Ignazio 169. Fallimento dichiarato in istanza propria.

Del bilancio passivo: attivo 2.403, passivo 1.46.916,21. Giudice delegato avv. Giacomo Carrozzini. Curatore provvisorio avv. Filippo Pedroni, via Motta Giordano 14. Prima adunanza dei creditori: 4 settembre. Termine utile per la presentazione dei titoli di credito, 15 settembre. Chiusura, 1 ottobre.

PROPOSTA DI CONCORDATO. — Madame Mary, modista di S. Pietro, Per il 2 settembre rimessa dei creditori di 20 per cento pagabile in 5 rate.

CRICATORI CONFERMATI. — Francesco Romolo, pasticcere e pasticciere, via S. Pietro 72. Il tribunale non ha confermato il fallimento. La delegazione di sorveglianza del fallimento è stata così composta: Romolo, 100 lire, 100 lire, 100 lire, 100 lire, 100 lire.

Diritta Fazzari Vincenzo, ferramenta, Corso Agostini 14. Per il 4 settembre rimessa dei creditori di 20 per cento pagabile in 5 rate uguali. Chiusura, 15 settembre.

CONCORDATO CONSTATO. — Maxia Vittorio, modista di S. Pietro, Per il 2 settembre rimessa dei creditori di 10 lire e 10 lire in 2 rate uguali in 2 rate uguali.

MASTROFINI Giuseppe ed Augusto, vetturini da solo, via S. Pietro 10. Fallimento dichiarato in istanza propria. Del bilancio passivo: attivo 1.200, passivo 1.200,21. Giudice delegato avv. Giacomo Carrozzini. Curatore provvisorio avv. Filippo Pedroni, via Motta Giordano 14. Prima adunanza dei creditori: 4 settembre. Termine utile per la presentazione dei titoli di credito, 15 settembre. Chiusura, 1 ottobre.

PICCOLI FALLIMENTI.

Ferris Giulio, pane e pasta, via del Salvatore 18. Con-

cordato dichiarato in istanza propria. Del bilancio passivo: attivo 1.200,21, passivo 1.200,21.

